

Message from United Kingdom

イギリスで進む高速鉄道計画

英国都市間高速鉄道計画(IEP: Intercity Express Programme)は、ロンドンを基点に、エジンバラなどの北部都市とを結ぶECML (East Coast Main Line)と、カーディフなどの西部都市とを結ぶGWML (Great Western Main Line)の2つの幹線鉄道において、老朽化した車両を置き換えるプロジェクトです。

英国運輸省の主導で進められているこのプロジェクトは、受注者が車両の製作・保守に加えて、自ら資金を調達して長期のリースを行うという官民連携(PPP)方式で入札が行われ、日本の日立製作所が受注しました。

受注に至るまでには、在英大使館をはじめとする日本政府、さらには、JBIC、NEXIなど

の全面的な支援がありました。その結果、2012年7月に英国運輸省との間で第一次の正式契約(GWML用369両)が、2014年9月には第二次の正式契約(ECML用497両)が結ばれました。契約額は57億ポンド(日本円で約9,700億円)で、契約には計866両(122編成)の車両の製造に加え、27年半にわたる保守事業が含まれています。

また、日立製作所は、昨年9月、イギリスやヨーロッパでの鉄道車両生産の拠点として、イングランド北東部のダーラム州ニュートン・エイクリフに鉄道車両製造工場を開設しています。開設式には、英国政府からキャメロン首相、オズボーン財務大臣、マクロフリン運輸大臣など



置き換え予定の車両
(提供: 日立レールヨーロッパ)

英国都市間高速鉄道計画(IEP)路線図
(提供: 日立レールヨーロッパ)



のそうそうたるメンバーが出席しました。

この工場は700人以上の直接雇用の創出につながると、地元からも期待が寄せられています。ここで作られたIEPの車両は、来年度以降、順次、二つの路線に投入されていく見込みです。

(在英日本国大使館 国際交通参事官 堀内 丈太郎)

Q1. 開発途上国で鉄道の整備が必要なのはなぜ?

A1.

人口増加が著しい途上国では、人々が車を使うようになると、渋滞の発生や、排気ガスによる環境汚染が避けられません。公共交通機関の普及は、経済活性化に役立つと同時に、環境汚染を防ぐ効果もあるのです。

とはいえ、東南アジア一つを取って見ても、国によって必要な鉄道の種類や支援は違ってきます。例えば、ミャンマーでは、在来線の保守や劣化した車両の更新、国内の主要都市を結ぶ国鉄の整備など

が求められていますが、タイでは、バンコクをはじめ、人口が増えて渋滞に悩まされている都市部において、地下鉄などの公共交通機関を整備することが、課題となっています。

安倍晋三内閣総理大臣は昨年5月、「質の高いインフラパートナーシップ」として、アジアで質と量を兼ね備えたインフラ投資を推進する方針を示しました。各国の事情にあった鉄道支援は、その考え方を反映するものです。

ヤンゴン〜バゴ間の20キロにわたり保線作業を実施。研修には、この区間以外の担当者も集まり、総勢約600人が保線技術を学んだ(提供: JICA)



保線前

保線後

Q2. 日本はどんな鉄道整備を進めているの?

A2.

ミャンマーでは、管理が行き届かず、電化されていない国鉄の線路や、踏み切りなどの安全施設の整備、古い車両の入れ替えなどを行っています。線路整備技術の提供により、以前は時速20キロ程度で走っていた電車が時速60キロまで出せるようになりました。

一方、タイと日本は鉄

道全般の近代化を目指した包括的な協力覚書を締結して、ASEANでもトップクラスの発展度を誇るタイの実情にあった幅広い協力が進んでいます。中でも首都バンコクの地下鉄は、1996年のブルーラインを皮切りに、今年8月に運転開始予定のパープルラインや、現在工事中のレッドラインなど、路線の整備工事から車両提供、運行システムに至るまで、日本の強みを生かした官民挙げての支援が進んでいます。



タイのレムチャバン港で、パープルラインの最初の車両到着を祝うセレモニー(提供: タイ高速度交通公社)

POINT

- 1 鉄道の整備によって、経済活性化と同時に環境汚染を防ぐ効果も期待されている
- 2 日本は、その国の実情に合った鉄道の整備を支援している
- 3 今後、日本はハード面とソフト面が一体となった「鉄道システム」を海外に提供していく

Q3. これからはどんな支援をしていくの?

A3.

鉄道支援はその国の実情に合わせて必要なものが変わります。新幹線など高速鉄道の建設は分かりやすい支援の例ですが、全ての国が今すぐ新幹線を必要としているとは限りません。日本はこれからも、在来線、都市鉄道、高速鉄道など、それぞれの国が必要としているものを提供していきます。

また、例えば新幹線を導入するときにも、車両や

線路だけでなく、運行管理の方法や整備などがセットになって、初めて日本国内と同じような「時間に正確な列車」になるのです。ハード面だけでなく、人材育成などのソフト面までセットになった「システム」を海外に送り出していくことで、「安全性」「安定性」「定時性」に優れた列車によるアジア各国の連結性強化に貢献できるでしょう。

テーマ

日本の鉄道支援 ～ASEAN編

外務省 国際協力局
国別開発協力第一課長

原 圭一

HARA Keiichi

1992年、外務省入省。在フランス大使館やアジア大洋州局地域政策課、会計課などを経て、2012年よりアフガニスタン支援室長としてアフガニスタンの復興支援に関わる。翌13年から欧州局政策課長を務め、15年6月より現職。



「ここが知りたい」。国際協力に関する政策を外務省の担当者が分かりやすく解説します!